

# @i ztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

07/2018

Warszawski Transport Publiczny




# Bezpieczny mały pasażer


6
3801

## AKTUALNOŚCI



## TEMAT NUMERU



## HISTORIA KOMUNIKACJI




@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

**Redaktor prowadzący:** Łukasz Majchrzyk

**Skład:** Maciej Beister

**Prenumerata:** wtp.waw.pl (zakładka newsletter)

**Znajdziesz nas na:**

www.wtp.waw.pl

www.facebook.com/wtp.warszawa

www.twitter.com/wtp_warszawa

www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**


# Drodzy Czytelnicy

Każdego dnia w Warszawskim Transporcie Publicznym spotykamy pasażerów, którzy w komunikacji miejskiej powinni cieszyć się specjalnymi względami: osoby starsze, osoby z niepełnosprawnościami czy rodzice z małymi dziećmi. Właśnie tej grupie pasażerów poświęcamy lipcowy numer naszego biuletynu.

Naszą wspólną troską powinno być zapewnienie im bezpiecznego i możliwie wygodnego korzystania z pojazdów WTP. Rodzice natomiast sami muszą pamiętać o kilku ważnych zasadach, dzięki którym ich podróż będzie spokojna, a dziecko bezpieczne. Jak prawidłowo wprowadzić wózek do autobusu lub tramwaju, jak z niego wysiąść, jak ustawić wózek w środku pojazdu? Które miejsce i jaki sposób ustawienia zapewnia maksymalne bezpieczeństwo?

Naszym Czytelnikom, podróżującym z dziećmi w wózkach, podpowiadamy na konkretnych przykładach, jak prawidłowo zachować się w pojazdach komunikacji miejskiej. Tekst zilustrowaliśmy wieloma zdjęciami.

Pani Agnieszka Krzyżak-Pitura opowiedziała nam, jakie błędy najczęściej popełniają rodzice lub opiekunowie podróżujący komunikacją miejską. O przewożeniu wózków dziecięcych mówi nam również wieloletni kierowca autobusu.

W dziale historia komunikacji przedstawiamy jelcza oraz ikarusa, które w trakcie wakacji wożą pasażerów turystyczną linią 100. Dzięki nim można poczuć klimat dawnej Warszawy oraz zwiedzić ciekawe miejsca w stolicy.

## Zachęcamy do lektury

# Zmiany w komunikacji miejskiej w wakacje

**W wakacje Zarząd Transportu Miejskiego wprowadził zmiany w funkcjonowaniu komunikacji publicznej. Zmieniły się rozkłady jazdy niektórych linii tramwajowych, autobusowych oraz metra.**



Część linii została zawieszona, w wielu wprowadzono wakacyjne rozkłady jazdy.

Zawieszone zostało kursowanie linii 205, 256 i Z15, 304, 318, 320, 323, 332, 334, 376, 379 i 412, 102, 104, 105, 108, 109, 110, 112, 114, 119, 121, 124, 127, 128, 131, 139, 140, 141, 150, 166, 169, 170, 172, 173, 178, 179, 181, 182, 183, 185, 186, 188, 190, 191, 193, 194, 202, 211, 250, 338, 340, 411, 502, 503, 507, 511, 512, 516, 518, 520, 521, 523, 527, E-1, E-2, E-7, E-9, 700, 704, 708, 709, 710, 712, 713, 714, 719, 723, 724, 727, 729, 731, 739, 742 i 750. W dni wolne od pracy dotyczy to także linii 195, 196, 201, 214 i 262. Ponadto, zawieszone zostały kursy szkolne linii: 115, 120, 121, 153, 162, 163, 164, 326, 401, 411, 504, 519 oraz 522.

Natomiast według wakacyjnych rozkładów jazdy jeżdżą autobusy linii 156 (ze zmianą trasy, za 256), 157 (również zmiana trasy, za 205) i 735 (sezonowe wzmocnienie linii w dni wolne od pracy), 196, 201, (z wycofaniem z ul. Żołnierzy Wyklętych), 262, L20, L22 i 154 (z dodatkowymi kursami, za 320).



Inaczej jeżdżą także tramwaje. W godzinach szczytu mniej jest kursów linii: 1, 9, 17, 33 (zmiana częstotliwości z 4 na 5 minut), 31 (z 3-4 na 4-5 minut), 3, 4, 6, 7, 11, 13, 15, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 35 oraz 70 (z 8 na 10 minut). Zawieszone zostały także wybrane kursy linii 2 na trasie Tarchomin Kościelny – Metro Młociny.

Od 2 lipca zmienił się rozkład jazdy metra w godzinach szczytu. Pociągi linii M1 będą podjeżdżały na stacje nie co 2 minuty 20 sekund jak obecnie lecz co 2 minuty 50 sekund. Linia M2 będzie kursowała co 3,5 minuty.

Obecnie kursuje co 2 minuty 50 sekund. Nie zmieni się za to rozkład jazdy w pozostałych porach dnia oraz w soboty i święta.

Bez zmian w okresie wakacyjnym kursuje Szybka Kolej Miejska.

# Więcej pieniędzy na metro

**Radni m.st. Warszawy uchwalili zmiany do programu inwestycyjnego stolicy. W strategii Warszawa2030 jest więcej pieniędzy na oświatę, pomoc społeczną, kulturę i komunikację. Największa kwota to środki na rozbudowę drugiej linii metra.**

Strategia **#Warszawa2030** to dokument określającym wizję Warszawy w 2030 roku oraz cele, które mają doprowadzić do jej spełnienia. Jednym z nich jest rozwój przyjaznego systemu transportowego. Podziemna kolej to najsprawniejszy środek komunikacji w mieście i dlatego radni zwiększyli środki na budowę metra o 425 mln zł w latach 2021-23. Te pieniądze pójdą na ostatni odcinek linii M2 na zachodzie Warszawy – trzy stacje na Bemowie i stację techniczno-postojową Mory.

Druga linia metra w całości ma być gotowa w 2023 r. Trwa właśnie budowa dwóch nowych odcinków II linii metra na zachód i północny-wschód czyli trzech stacji na Woli i trzech na Targówku (3+3). Rozstrzygnięte zostały już przetargi na budowę ostatniego, odcinka na Targówku oraz końcowego odcinka na Bemowie wraz ze stacją techniczno-postojową Mory. Metro Warszawskie szuka jeszcze wykonawcy krótkiego, z dwoma stacjami, fragmentu metra na Bemowie.



# Otworzyliśmy kolejny parking P+R na Młocinach

**Od poniedziałku 2 lipca kierowcy mogą korzystać z nowego parkingu Parkuj i Jedź Metro Młociny IV. Jest na nim 249 miejsc dla samochodów oraz pięć dla osób z niepełnosprawnościami.**

Parking Parkuj i Jedź Metro Młociny IV jest w pasie rozdzielającym jezdnie al. gen. M. Wittek czyli bielańskiego odcinka trasy mostu M. Skłodowskiej-Curie. To parking tymczasowy, które funkcjonuje do momentu rozbudowy trasy. Można na niego wjechać z jezdni trasy prowadzącej w kierunku ul. Zgrupowania AK „Kampinos", a wyjechać na trasę w kierunku ul. Marymonckiej i Białołęki. Inwestycja została zrealizowana na zlecenie ZTM przez miejski Zakład Remontów i Konserwacji Dróg.

To kolejny parking P+R działający w ramach węzła komunikacyjnego Młociny. Obecnie korzystać tam można także z:

- parkingu P+R Metro Młociny I – miejsca dla 1010 samochodów (w tym 24 dla osób niepełnosprawnych) i 208 rowerów, 4 stanowiska do ładowania samochodów elektrycznych,
- parkingu P+R Metro Młociny II – miejsca dla 72 samochodów,
- parkingu P+R Metro Młociny III – miejsca dla 157 samochodów (w tym 6 dla niepełnosprawnych) i 24 rowerów oraz 2 stanowiska do ładowania samochodów elektrycznych.

Parking Parkuj i Jedź Metro Młociny IV jest 16. obiektem tego typu w Warszawie. Codziennie umożliwiają one przesiadkę do Warszawskiego Transportu Publicznego ponad 4300 kierowcom samochodów oraz ponad 670 rowerzystom. Bezpłatnie z obiektów tych mogą korzystać osoby posiadające ważne bilety krótkookresowe (dobowe, 3-dniowe, weekendowe) oraz okresowe (30- i 90-dniowe). Dzięki parkingom Parkuj i Jedź do centrum Warszawy wjeżdża mniej samochodów, a kierowcy dojeżdżający z okolicznych miejscowości nie muszą się martwić o to, gdzie zaparkować auto. Mniej zużytego paliwa to mniej spalin i lepsza jakość powietrza w stolicy.





# Festiwal Otwarta Ząbkowska 2018

**W drugi weekend lipca, po raz czwarty, startuje festiwal Otwarta Ząbkowska. Autobusy pojadą objazdami.**

Festiwal Otwarta Ząbkowska jest organizowany od 2015 r. w ramach miejskiego Zintegrowanego Programu Rewitalizacji. Wydarzenia festiwalowe będą odbywać się w weekendy: 7-8 lipca, 21-22 lipca, 4-5 sierpnia oraz od 24 sierpnia do 2 września.

W tym roku ulica Ząbkowska, na odcinku od ul. Targowej do Brzeskiej, będzie wyłączona z tranzytowego ruchu samochodów przez całe wakacje. Zmiany związane z festiwalem zastaną wprowadzone w nocy z piątku na sobotę, 29 na 30 czerwca. Fragment ulicy z charakterystyczną kamienną nawierzchnią i pozostałościami po torach tramwajowych stanie się deptakiem. Ponownie samochody wrócą tu na początku września.

Zmienią się trasy autobusów komunikacji miejskiej kursujących ul. Ząbkowską. Linia 138 do ul. Targowej dojedzie ulicami Markowską i Kijowską. Natomiast autobusy linii 170, 338 oraz nocnych N16 i N66 - w kierunku ronda S. Starzyńskiego, pl. Hallera i Dworca Centralnego - pojadą ulicami Markowską i Białostocką do Targowej, zaś w drugą stronę - będą kursowały Targową do Kijowskiej i skręcą w Markowską. Dodatkowo na jezdni w kierunku Targowej, na odcinku od Dworca Wschodniego, zostanie wytyczony buspas. Na czas trwania festiwalu zawieszone zostanie funkcjonowanie przystanku Markowska 02, zastąpi go tymczasowy przystanek Markowska 52 zlokalizowany przy ul. Ząbkowskiej ok. 50 m za skrzyżowaniem z ul. Markowską.

# Turystyczna linia 100

**23 czerwca na trasę wyjechały zabytkowe autobusy nowej linii 100. To kolejne, lądowe uzupełnienie oferty Warszawskich Linii Turystycznych bo w stolicy można było wcześniej spotkać zabytkowe tramwaje kursujące w ramach linii T.**

Autobusy linii **100** jeżdżą po Warszawie od 23 czerwca do 2 września w soboty, niedziele oraz 15 sierpnia. Początek trasy znajduje się na przystanku Centrum 04 (pierwszy odjazd o godzinie 12.00, ostatni o 18.00) co 45 minut. Trasa została tak przygotowana, aby linią 100 można było dotrzeć do wielu ciekawych i atrakcyjnych turystycznie miejsc w stolicy, m.in.: Starego Miasta, Muzeum Powstania Warszawskiego Centrum Nauki Kopernik, Stadionu PGE Narodowego, Łazienek Królewskich czy Ogrodu Zoologicznego.

A oto cała trasa:
**CENTRUM** – Marszałkowska – Królewska – Grzybowska – Towarowa – Okopowa – Anielewicza – Andersa – Muranowska – Konwiktorska – Sanguszki – Wybrzeże Gdańskie – most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności – Targowa – al. Zieleniecka – rondo J. Waszyngtona – al. Poniatowskiego – Wybrzeże Szczecińskie – most Świętokrzyski – Zajęcza – Topiel – Herberta – Rozbrat – Łazienkowska – Czerniakowska – Szwoleżerów – Myśliwiecka – Górnośląska – Piękna – Aleje Ujazdowskie – pl. Trzech Krzyży – Nowy Świat – Aleje Jerozolimskie – Marszałkowska – **CENTRUM**





To kolejne rozszerzenie lądowej oferty Warszawskich Linii Turystycznych. W maju na tory wyjechały zabytkowe tramwaje linii **T**, które od 23 czerwca kursują stałą trasą:
**PL. NARUTOWICZA** – Grójecka – pl. A. Zawiszy – Aleje Jerozolimskie – most Poniatowskiego – rondo J. Waszyngtona – al. Zieleniecka – Targowa – al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności – pl. Bankowy – Marszałkowska – pl. Zbawiciela – Nowowiejska – Filtrowa – **PL. NARUTOWICZA**.

W autobusach linii **100** oraz w wagonach linii **T** honorowane są wszystkie rodzaje biletów Zarządu Transportu Miejskiego. Na biletach jednorazowych przesiadkowych (75- i 90-minutowych) oraz czasowych (20-minutowych) konduktorzy z Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie przybiją pieczątkę wraz z adnotacją o dacie i godzinie rozpoczęcia przejazdu. Przejazd na podstawie ważnego biletu okresowego (dobowego, 3-dniowego, weekendowego, 30-, 90-dniowego) możliwy jest po wcześniejszym jego skasowaniu (aktywowaniu karty) w innym pojeździe komunikacji miejskiej lub w bramce metra. Dodatkowo, w co trzecim kursie tramwaju linii **T**, przejazd umilą opowiadania warszawskiego przewodnika.

Warszawskie Linie Turystyczne to oczywiście także jednostki pływające po Wiśle – promy **„Pliszka”, „Słonka” „Wilga”, „Turkawka”** i statek **„Zefir”** pływający do Serocka. Od 2009 r. kiedy po raz pierwszy wypłynęły na rzekę z rejsów skorzystało ponad milion osób. Przed rokiem na ich pokłady weszło aż 168 995 pasażerów, z czego aż 147 488 osób skorzystało z promów.

W tym roku frekwencja również dopisuje. Od początku sezonu z rejsów WLT skorzystały 59 464 osoby. W podróż do Serocka wybrało się 2511 pasażerów, a na promy wsiadło 56953 osoby.

Ze szczegółami oferty WLT można się zapoznać na stronie **www.ztm.waw.pl**.

# Autobusy kursują na Odolany. Mieszkańcy je polubili

**Od 9 czerwca mieszkańcy Odolan dzięki nowej linii 255 mają wygodne połączenie z metrem. Przebieg trasy jest efektem przeprowadzonych konsultacji społecznych. Już pierwszy tydzień jeżdżenia autobusów pokazał, że linia cieszy się sporą popularnością.**

Odolany, które były terenem przemysłowym, tracą już swój pierwotny charakter. Wraz z budową osiedli mieszkaniowych konieczne stało się zapewnienie mieszańcom wygodnego dostępu do komunikacji miejskiej. Od 9 czerwca ulicą Jana Kazimierza kursują autobusy Warszawskiego Transportu Publicznego.

Autobusy jeżdżą co 15 minut w godzinach szczytu oraz co 20 minut w pozostałych porach, trasą:
**RONDO DASZYŃSKIEGO** – Prosta – Kasprzaka – Ordona – Jana Kazimierza – Hubalczyków – Fort Wola – **CM. WOLSKI.**

Na ulicy Jana Kazimierza zostały wybudowane nowe przystanki: przy skrzyżowaniu z ulicą Gizów, Goleszowską oraz J. Sowińskiego. Autobusy zatrzymują się na nich na żądanie.

## Mieszkańcy zdecydowali

Zarząd Transportu Miejskiego zorganizował konsultacje społeczne, podczas których zbierane były opinie mieszkańców dotyczące propozycji poprowadzenia linii i lokalizacji przystanków. Po spotkaniach, spacerze z przewodnikiem i przeanalizowaniu przesłanych maili wybrany został ostateczny wariant przebiegu trasy.

## Duża popularność

W pierwszym tygodniu kursowania (9-15 czerwca) autobusy linii 255 przewiozły łącznie 13,6 tys. osób. Pierwszego dnia kursowania (w sobotę) z linii skorzystało 980 pasażerów. Średnio w dzień powszedni do pojazdów wsiadało prawie 2,4 tys. osób. Najwięcej pasażerów skorzystało z tej linii autobusowej we wtorek 12 czerwca – ponad 2,5 tysiąca.

Maksymalne napełnienie odnotowano na przystanku PKP Kasprzaka – o godz. 8:14 w kierunku „Rondo Daszyńskiego", w autobusie było 69 osób.

Podczas porannego szczytu (od godz. 7.00 do 9.00), na wyjeździe z Odolan (przystanek Gizów), autobusy linii 255 zapełnione były średnio w 40 proc. Natomiast w popołudniowym szczycie (od godz. 16.00 do 18.00), po odjeździe z przystanku Karolkowa, ich wykorzystanie utrzymywało się na poziomie średnio 25 proc., a przy wjeździe na Odolany – 31 proc. (przystanek Ordona).

Okazuje się, że najpopularniejszym przystankiem w kierunku „Rondo Daszyńskiego" jest przystanek Jana Kazimierza. W pierwszym tygodniu kursowania linii 255 wsiadło na nim 1 570 osób. W kierunku przeciwnym najbardziej uczęszczany był przystanek Karolkowa – wsiadło tam 3 098 osób.

Autobusy linii 255 kursują co 15 minut w godzinach szczytu oraz co 20 minut w pozostałych porach. Jej trasa to: Rondo Daszyńskiego – Prosta – Kasprzaka – Ordona – Jana Kazimierza – Hubalczyków – Fort Wola – Cmentarz Wolski. Przebieg taki wskazały przeprowadzone przez ZTM konsultacje społeczne. Połączenie obsługiwane jest przez firmę Mobilis nowoczesnymi i cichymi, 12-metrowymi autobusami hybrydowymi (spalinowo-elektrycznymi) MAN Lion's City Hybrid.



# 80 autobusów gazowych już w przyszłym roku

**Zyska środowisko i pasażerowie. W środę, 20 czerwca w nowej hali obsługi technicznej na terenie zajezdni „Woronicza" Miejskich Zakładów Autobusowych podpisano umowę na dostawę 80 autobusów gazowych z firmą MAN Bus & Truck.**

*- To największe zakupy autobusów niskoemisyjnych w historii naszego miejskiego przewoźnika. Po ulicach stolicy jeździ obecnie 35 autobusów gazowych, a w przyszłym roku ich liczba wzrośnie aż o 80 sztuk. Ekologia to nasz priorytet, dlatego planujemy już kolejne zakupy. W 2020 roku w taborze MZA będzie już ponad 300 pojazdów gazowych i elektrycznych* – mówi **Renata Kaznowska, zastępca Prezydenta m.st. Warszawy**.




50 autobusów przegubowych i 30 12-metrowych marki MAN zasilanych sprężanym gazem ziemnym CNG przyjedzie do zajezdni „Kleszczowa" w pierwszym kwartale przyszłego roku. Paliwo i infrastrukturę do tankowania zapewni, na mocy oddzielnej umowy, konsorcjum tworzone przez Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo.

Nowe autobusy zostaną standardowo wyposażone w biletomaty, klimatyzację, monitoring oraz elektroniczną informację wewnętrzną i zewnętrzną.

*- Ta umowa o wartości 132 mln złotych to kolejny krok naszej firmy w drodze do zbudowania jednej z najbardziej ekologicznych firm, która poza niskoemisyjnymi autobusami korzysta też z takich energooszczędnych rozwiązań jak własna elektrownia słoneczna czy panele fotowoltaiczne na dachach autobusów* – dodaje **Jan Kuźmiński, prezes zarządu MZA**. *- Z dumą prezentujemy też nową halę obsługi technicznej.*

*- Jestem przekonany, że wybór naszej oferty to potwierdzenie doskonałej wzajemnej współpracy oraz faktu, że autobusy MAN we flocie MZA sprawdziły się jako niezawodny środek transportu. Cieszy nas fakt, że wybierając markę MAN zdecydowali się Państwo na autobusy, które zostały wyprodukowane w zakładach MAN Bus w Starachowicach* – mówi **Jean-Sylvain Delepaut, członek zarządu Man Truck & Bus Polska**.

Nowe pojazdy dołączą do autobusów niskoemisyjnych eksploatowanych przez MZA - 35 gazowych przegubowców LNG firmy Solbus oraz czterech hybrydowych Solarisów. Miejskie Zakłady Autobusowe mają też w swoim taborze pojazdy bezemisyjne – 31 autobusów elektrycznych dostarczonych przez firmy: Solaris i Ursus. W 2020 roku stołeczny przewoźnik będzie miał już ponad 300 autobusów bezemisyjnych i niskoemisyjnych – elektrycznych i gazowych. Tym samym miejska spółka stanie się jednym z najbardziej ekologicznych przewoźników na naszym kontynencie.




## Sami zobaczcie

Komunikacja miejska to najchętniej wybierany przez warszawiaków środek transportu. Autobusy, pociągi, metro i tramwaje przewożą ponad miliard pasażerów rocznie, z czego około pół miliarda – autobusy.

Na modernizację taboru MZA w ciągu ostatnich dwunastu lat wydano już ponad miliard złotych. Na ulice stołeczne ulice wyjechało w tym czasie aż 1167 nowoczesnych autobusów, dzięki czemu wszystkie linie autobusowe w Warszawie są już obsługiwane przez pojazdy niskopodłogowe.

# Nowe buspasy w Warszawie

**Wytyczenie buspasów dla warszawiaków podróżujących komunikacją miejską oznacza szybszy przejazd. W stolicy jest już ponad 65 km wydzielonych pasów ruchu dla Warszawskiego Transportu Publicznego.**

*– Nowy buspas został uruchomiony na ulicy Kijowskiej. Nie jest to jednak ostatni wydzielony pas dla autobusów jaki planujemy uruchomić w tym roku. Już teraz mogę zapowiedzieć, że buspas na pewno pojawi się na ul. Raszyńskiej. Wytyczenie kolejnych poprzedzą szczegółowe analizy, które pomogą nam podjąć ostateczne decyzje* – mówi **Renata Kaznowska, wiceprezydent m.st. Warszawy**.

## Sprawniej komunikacją miejską

65,975 km – dokładnie tyle mają wydzielone pasy dla komunikacji miejskiej. Warto zaznaczyć, że w tej liczbie jest także 5,7 km torowisk tramwajowo-autobusowych. Najdłuższa taka trasa to ciąg ulic Radzymińska – al. „Solidarności" od ul. Krynoliny do gen. W. Andersa (klasyczny buspas do ul. Targowej, dalej torowisko tramwajowo-autobusowe). Ma on w sumie 7775 m. Najkrótszy ma z kolei zaledwie 95 m. Został wytyczony na ul. Targowej, na odcinku od ul. J. Zamoyskiego do A. Mackiewicza.

Każdorazowo wprowadzenie buspasa poprzedzają szczegółowe analizy. Wśród analizowanych czynników znajdują się m.in. natężenie ruchu pojazdów transportu zbiorowego, okres funkcjonowania buspasa, straty czasowe w ruchu komunikacji miejskiej występujące przed wprowadzeniem usprawnienia, liczba skrzyżowań.

W tej chwili w stolicy funkcjonują 33 pasy dla komunikacji miejskiej. Już wkrótce jednak znaki drogowe wyznaczające pas dla autobusów staną również na ul. Raszyńskiej.

## Zaoszczędzone minuty

Na ul. Raszyńskiej buspas powstanie pomiędzy ul. Filtrową a Koszykową, czyli w kierunku pl. A. Zawiszy. Według przeprowadzonej analizy będzie działać w godzinach szczytu komunikacyjnego, czyli w godz. 7.00- 10.00 i 14.00-19.00. Autobusy poruszać się będą wydzielonym pasem niemal do samego skrzyżowania z ul. Koszykową. Dzięki temu kierowcy pojazdów indywidualnych będą mieli możliwość skrętu w prawo w ul. Koszykową (nakaz skrętu w prawo). Prosto, do pl. A. Zawiszy mogłyby jechać tylko autobusy (ale już nie po wydzielonym pasie ruchu). Przeprogramowana zostanie również sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu z ul. Filtrową. Według analiz funkcjonowanie buspasa skróci czas jazdy autobusów o ok. 100 sekund, czyli o ok. 40 proc. Wdrożenie zmian planowane jest jeszcze w wakacje.

W następnych latach analizowana będzie również możliwość wprowadzenia nowych pasów autobusowych:

- w 2019 r. – na ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r., odcinek ul. Grójecka – rondo Zesłańców Syberyjskich,
- w 2020 r. – w al. Prymasa Tysiąclecia, odcinek ul. Wolska – rondo Zesłańców Syberyjskich,
- po zakończeniu budowy Południowej Obwodnicy Warszawy – na ul. Puławskiej, odcinek POW – al. Wilanowska; Dolina Służewiecka, odcinek al. J. Rodowicza „Anody" – al. Wilanowska.





# Poznaj stolicę z WLT

**W samo południe 23 czerwca zaczęliśmy zabawę, dzięki której można poznać atrakcyjne i ciekawe miejsca w Warszawie. Wiele z punktów – atrakcji jest w pobliżu trasy linii tramwajowej T oraz autobusowej 100.**

W Warszawskiej Grze Turystycznej mogą wziąć udział osoby, które wcześniej zarejestrują się na stronie **https://graedu.pl/warszawa** lub ściągną specjalną aplikację do czytania QR kodów. Zadaniem uczestników jest podróżowanie między wyznaczonymi miejscami i udzielanie odpowiedzi na udostępniane pytania, za co otrzymywać będą punkty. Do zebrania są cztery tysiące punktów.

Dotarcie do miejsc ujętych w grze umożliwiają Warszawskie Linie Turystyczne: linia autobusowa **100**, tramwajowa **T** oraz trzy promy przez Wisłę – **„Pliszka"**, **„Słonka"** i **„Wilga"**. Za korzystanie z tych środków komunikacji przyznawane są dodatkowe punkty.

# Jak bezpiecznie przewozić dziecko?

**W czasie podróży Warszawskim Transportem Publicznym z wózkiem dziecięcym warto pamiętać o kilku zasadach, dzięki którym podróż jest bezpieczniejsza.**

Podczas podróży komunikacją miejską mogą się zdarzyć różne, nieprzewidziane sytuacje. Ruch uliczny w Warszawie jest intensywny, co powoduje, że w każdej chwili drogę autobusu czy tramwaju mogą przeciąć inni użytkownicy drogi. Nagłe zdarzenie może zmusić kierowcę (motorniczego) do gwałtownego hamowania.



Na szczęście takie sytuacje zdarzają się bardzo rzadko, ale warto być na nie przygotowanym i wiedzieć, jak należy się postępować w komunikacji miejskiej w czasie podróży z małymi dziećmi. Najbezpieczniej przewozić je w wózku, przypięte pasami. Równie ważne jest jednak prawidłowe ustawienie wózka wewnątrz pojazdu.

O czym należy pamiętać? Wózek dziecięcy należy przewozić w specjalnej, wydzielonej przestrzeni. Jeśli zostanie ustawiony w tamtym miejscu, to w razie gwałtownego hamowania zatrzyma się na barierkach i nie przetoczy przez całą długość pojazdu.

Jednak samo wprowadzenie wózka do zatoczki nie gwarantuje jeszcze bezpieczeństwa dziecka. Ważne jest prawidłowe jego ustawienie. Zależnie od typu (wózek z gondolą czy spacerówka) ustawiamy go tyłem lub przodem do kierunku jazdy.

Pracownicy MPK Poznań Sp. z o.o., we współpracy z naukowcami z Politechniki Poznańskiej i strażakami ze Szkoły Aspirantów Państwowej Szkoły Pożarnej w Poznaniu przeprowadzili badania, jak zachowuje się wózek z dzieckiem podczas niebezpiecznej sytuacji drogowej. Wyniki ich testów pokazały, jak prawidłowo ustawić różne typy wózków oraz jakich zachowań unikać.

Najmniej bezpieczne jest stawianie wózka bokiem w pojeździe komunikacji miejskiej. Wózek głęboki należy postawić przodem do kierunku jazdy, koła zablokować hamulcem i dodatkowo trzymać go za rączkę. Tak ustawiony wózek jest najbardziej bezpieczny – nawet przy gwałtownym hamowaniu wypadnięcie dziecka z wózka jest najmniej prawdopodobne.

Z kolei najmniej bezpieczne, ze względu na siły działające podczas hamowania oraz węższy rozstaw kół, jest ustawienie wózka bokiem. Dobrym pomysłem nie jest również ustawienie wózka z gondolą tyłem do kierunku jazdy, a dodatkowo blokowanie kół hamulcem. W skrajnej sytuacji, gdy koła nie mogą się przetoczyć, może to spowodować przewrócenie wózka. Jak czytamy w raporcie MPK Poznań: Umiejscowienie wózka głębokiego tyłem do kierunku jazdy nie jest bezpieczne, zwłaszcza przy zaciągniętym hamulcu. Jeśli z powodu tłoku w pojeździe nie mamy możliwości innego ustawienia wózka, to należy trzymać go za rączkę i nie blokować kół hamulcem tylnych.

Spacerówkę należy ustawiać tak, aby dziecko siedziało tyłem do kierunku jazdy. Ustawienie przodem spowoduje, że wózek w przypadku ostrego hamowania przetoczy się do przodu, a dziecko gwałtownie pochyli, co może być potencjalnie niebezpieczne dla jego zdrowia. To nie jedyne zagrożenia, ponieważ toczący się wózek uderzy w najbliższą przeszkodę, co grozi obrażeniami małego pasażera.




Prawidłowe ustawienie obu typów wózków przedstawia powyższe zdjęcie.

Ustawienie wózków prostopadle do kierunku jazdy spowoduje, że zmieści się ich w zatoczce więcej, ale może znacząco obniżyć ich bezpieczeństwo. Nie należy przewozić wózków ustawionych bokiem do kierunku jazdy – mamy wtedy dużo słabszą kontrolę nad wózkiem, a przy gwałtownym hamowaniu bardzo prawdopodobne jest, że taki wózek się wywróci.

Nie należy również ustawiać wózków tak, jak na poniższym zdjęciu. Wózek stojący w przejściu, z którego korzystają inni pasażerowie, nie jest w żaden sposób chroniony. W razie zaistnienia niebezpiecznej sytuacji drogowej może przejechać przez cały pojazd, przy okazji uderzając w innych pasażerów.




Na kolejnej fotografii można z kolei zobaczyć stojące obok siebie wózki, z których jeden (po lewej) jest ustawiony nieprawidłowo, a drugi (po prawej) ustawiony w sposób zapewniający dużo większe bezpieczeństwo.

Liczba specjalnych miejsc, w których można przewoźnie bezpiecznie przewozić dzieci w wózkach jest w naturalny sposób ograniczona – Pojazdy Warszawskiego Transportu Publicznego są przeznaczone do przewożenia pasażerów w różnym wieku, o różnym stopniu sprawności fizycznej i mających różne potrzeby.




Rodzic z dzieckiem w wózku jest w grupie osób mających pierwszeństwo w zajmowaniu wyznaczonego miejsca i jeśli znajdują się w niej inne osoby, to mają obowiązek zwolnienia tego miejsca.

Mogą się zdarzyć sytuacje, w których rodziców z dziećmi będzie więcej niż dostępnych miejsc w przestrzeni przeznaczonej dla wózków. Za bezpieczeństwo przewożonych osób odpowiada kierowca (motorniczy) i to on najlepiej wie, czy jest w stanie bezpiecznie dowieźć wszystkich do celu. Dlatego mogą się zdarzyć sytuacje, w których osoba prowadząca autobus lub tramwaj poprosi rodzica podróżującego z wózkiem dziecięcym o opuszczenie pojazdu.

## Wsiadanie i wysiadanie – o czym należy pamiętać?

Bardzo istotnym momentem w trakcie podróżowania z dzieckiem w wózku jest wsiadanie i wysiadanie z pojazdów Warszawskiego Transportu Publicznego. Od kilku lat po stołecznych ulicach jeżdżą wyłącznie autobusy niskopodłogowe, wyposażone również w możliwość wykonywania tzw. „przyklęku" czyli obniżenia podłogi.




Należy pamiętać, by wsiadać do pojazdów komunikacji miejskiej przodem, a wysiadać tyłem. Prawidłowy sposób wsiadania można zobaczyć na zdjęciach.






Zdarzają się nieprawidłowe zachowania przy wysiadaniu z pojazdów. Często popełnianym błędem jest wyprowadzanie wózka przodem. Rodzic ma wtedy mniejszą kontrolę nad przednimi kołami, które mogą zaklinować się pomiędzy podwoziem autobusu, a krawężnikiem.

Poniższe zdjęcia pokazują jak NIE należy wyprowadzać wózka z autobusu. Skutki mogą być bardzo niebezpieczne dla dziecka.

Pamiętajmy, że prawidłowe podróżowanie z wózkiem dziecięcym w komunikacji miejskiej oznacza wygodniejszą i bezpieczniejszą podróż dla rodziców, dzieci i współpasażerów.

# Prawidłowo ustawiony wózek to spokój rodzica

**O czym powinni pamiętać rodzice, którzy podróżują z małymi dziećmi? Jakich błędów należy unikać? O tym, jak wiedza pomaga zadbać o bezpieczeństwo podczas jazdy Warszawskim Transportem Publicznym – opowiada Agnieszka Krzyżak-Pitura z Fundacji Rodzic w mieście.**



**Skąd pomysł przygotowania akcji informacyjnej na temat prawidłowego przewożenia wózków w komunikacji miejskiej?**
Agnieszka Krzyżak-Pitura, Fundacja Rodzic w mieście: Przestrzeń miejska, w której można natrafić na bariery architektoniczne, nie jest najłatwiejsza dla rodziców z małymi dziećmi. Misją naszej fundacji jest pokazywanie, że rodzice są normalnymi, pełnoprawnymi obywatelami i mają prawo do korzystania z wszystkiego, co miasto oferuje, w tym również z komunikacji miejskiej. Chcemy przekazać rodzicom, że Warszawski Transport Publiczny jest przyjazny i dostępny, ale żeby mieszkańców stolicy do tego przekonać, najpierw musimy przekazać im konkretną, pełną wiedzę na ten temat.

**To będzie kampania skierowana i do rodziców i do współpasażerów w komunikacji?**
Z jednej strony chcemy pokazać rodzicom, w jaki sposób mogą bezpiecznie przewozić swoje dzieci Warszawskim Transportem Publicznym. Z drugiej strony zależy nam, by powiedzieć współpasażerom, że rodzic z małym dzieckiem jest pasażerem uprzywilejowanym i w komunikacji miejskiej ma pewne prawa, z których może korzystać. Chcemy dotrzeć do wszystkich podróżujących WTP bo to przyniesie obustronne korzyści. Prawidłowo ustawiony wózek oznacza bezpieczeństwo dziecka, a więc spokój ducha rodziców, ale również współpasażerów. Przy gwałtownym hamowaniu prawidłowo ustawiony wózek nie stanie się „pociskiem", który trafi innego człowieka.

**Zbyt często zakładamy, że nam nic się nie może stać, a kłopoty i przykre niespodzianki spotykają tylko innych ludzi?**
Bardzo często słyszę, nie tylko od rodziców z dziećmi, ale również od osób starszych wymówkę: „przecież jadę tylko jeden przystanek". Wtedy od razu myślę sobie, ile przystanków trzeba przejechać, żeby coś się stało? Wystarczy chwila i może

zdarzyć się nieszczęście, więc nawet na „ten jeden przystanek” warto wózek prawidłowo ustawić, nie stać z nim w drzwiach, nie wyjmować dziecka z wózka, co jest bardzo często popełnianym błędem. Sama jestem mamą i wiem, że dziecko może zacząć płakać, tak bardzo potrzebować bliskości rodzica, że nie chce się uspokoić. Nie jest to dla nikogo przyjemne i jakoś trzeba sobie poradzić. Jeśli naprawdę sytuacja wydaje się „nie do opanowania”, to wysiadam z pojazdu i dopiero potem wyjmuję dziecko z wózka.

**Największy błąd, jaki rodzic może popełnić, to wyjmowanie dziecka w trakcie jazdy?**

To podstawowy błąd, który pociąga za sobą następne. Potem rodzic sadza sobie dziecko na kolanach lub trzyma na rękach, a w przypadku gwałtownego hamowania bardzo prawdopodobne jest, że dziecko wypadnie. Jeśli nie chcemy dziecka przewozić w wózku, to proponuję nosidło lub chustę.



**Wielu rodziców chyba zakłada, że samo ustawienie wózka w specjalnej przestrzeni gwarantuje bezpieczeństwo dziecka. To błąd?**

Wózek powinien być ustawiony tak, aby dziecko siedziało w nim tyłem do kierunku jazdy i oczywiście było przypięte paskami. Jeśli jedziemy z dwójką dzieci, z których jedno jest starsze i już nie siedzi w wózku, to powinno usiąść na fotelu pasażera. Dlaczego? Nie chodzi o to, że się męczy czy jest mu niewygodnie, ale tak jest dla niego bezpieczniej. Ono nie jest w stanie się utrzymać przy gwałtownym hamowaniu - dorosłemu często trudno ustać na nogach w takiej sytuacji, a dopiero kilkulatkowi. Bywa niestety też tak, że dziecko stoi obok rodzica i trzyma się wózka. Przy szarpnięciu pojazdu nie tylko samo upadnie, ale może pociągnąć wózek za sobą.

**W tym momencie pojawia się konieczność życzliwej współpracy ze strony innych pasażerów, którzy zajmują miejsca siedzące blisko przestrzeni wydzielonej dla wózków. Idealnie by było, gdyby zechcieli je w takiej sytuacji zwolnić?**

Dokładnie tak. Na szczęście zwykle miejsca siedzące dla osób uprzywilejowanych są w pobliżu przestrzeni wózkowej. Najlepiej, gdy fotel ustawiony tyłem do kierunku jazdy jest bezpośrednio za oparciem zamontowanym w zatoczce dla wózków. Warto wyrobić w sobie odruch, przełamać skrępowanie i nawet, jeśli ktoś nie ustępuje, powiedzieć, że to miejsce uprzywilejowane i powinno być przeznaczone dla rodzica z dzieckiem. To naprawdę nie jest postawa roszczeniowa.

**Jak reagują współpasażerowie?**

Osobiście nie spotkałam się z żadnymi problemami. Jeśli ktoś mi nie ustępuje miejsca, bo np. mnie nie zauważył, to po prostu podchodzę i mówię, że to miejsce uprzywilejowane.

**Zdarza się pani reagować, kiedy widzi, że rodzic np. przy opuszczaniu pojazdu popełnia błędy i wyjeżdża przodem?**

Czasami rzeczywiście podpowiadam, jak należy prawidłowo się zachować. Nie daję sobie jednak prawa do pouczania innych osób. Jeśli rodzic jest zdenerwowany, bo np. dziecko zbyt mocno dokazuje w autobusie czy tramwaju, to wiem, że nie jest to dobry moment na zwracanie uwagi.

**Czy z pani perspektywy, jako rodzica, rozwiąza-nia stosowane w Warszawskim Transporcie Publicznym są dobre?**

Są coraz lepsze, ale trzeba umieć z nich korzystać. W Radzie Warszawskiego Transportu Publicznego rozmawiamy o tym, co można by jeszcze poprawić. Czasami przez aplikację 19115 zgłaszam sugestie odnośnie zmiany rozkładów jazdy. Sugeruję innym rodzicom, żeby również przedstawiali swoje pomysły. Współpracuję z miastem i widzę, że władze mają dobre intencje. Wiem, że nie wszystko da się od razu poprawić. ■

# Nigdy nie ustawiajmy wózka bokiem do kierunku jazdy

**Jak z perspektywy kierowcy wygląda przewożenie rodziców, podróżujących z małymi dziećmi? O jakich, podstawowych zasadach należy pamiętać podczas podróży? Jakie udogodnienia oferuje Warszawski Transport Publiczny – opowiada Alek Choromański, kierowca Miejskich Zakładów Autobusowych.**




**Kierowcy autobusów codziennie przewożą rodziców lub opiekunów, którzy Warszawskim Transportem Publicznym przewożą dzieci w wózkach. Po stolicy jeżdżą wyłącznie autobusy niskopodłogowe, ale i tak zdarzają się problemy przy wsiada-niu lub wysiadaniu z pojazdów. Jakie najczęstsze błędy pan widzi?**

Aleksander Choromański: Często pasażerowie nie pamiętają, że prawidłowe wprowadzenie lub wyprowadzenie wózka ma ogromny wpływ na bezpieczeństwo dziecka. Widzę często sytuacje, gdy rodzice wyprowadzają wózek przodem. Dociskają wtedy tylną oś, żeby unieść przednie kółka, które mają tendencję do składania się do środka. Kończy się to tym, że kiedy chcą postawić koła na krawężniku, często klinują się one pod autobusem. Bardzo często kierowca, chcąc pomóc rodzicowi, wykonuje wcześniej „przyklęk". Ponieważ trwa to kilka sekund, kierowca rozpoczyna operację wcześniej i autobus może dodatkowo przygnieść kółka. Zanim z powrotem się podniesie, rodzic zdąży się mocno zdenerwować, a całej sytuacji można by łatwo uniknąć.

**Wyjaśnijmy zatem, jak prawidłowo wsiadać i wysiadać z autobusu?**

Pamiętajmy, że do autobusu z wózkiem wsiadamy przodem, a wysiadamy tyłem. Warto pamiętać jeszcze o jednej rzeczy. W autobusach, w przestrzeni wydzielonej m.in. do przewozu wózków dziecięcych jest przycisk, którym możemy zasygnalizować kierowcy, że chcemy wysiąść. Dzięki temu kierowca odpowiednio wcześniej będzie wiedział, że z pojazdu chce wysiąść osoba z wózkiem i trzeba „przyklęknąć" autobusem. Nie zawsze w lusterku wstecznym widać dobrze przestrzeń pasażerską i nie od razu możemy dostrzec wózek dziecięcy. Wtedy najczęściej orientujemy się, że ktoś wysiada dopiero widząc taką osobę już w drzwiach autobusu. Kiedy ktoś wysiada tyłem, jest to niezawodny znak, że za chwilę wyjedzie również wózek.

**Równie ważne jest prawidłowe ustawienie wózka w autobusie. Co tu możemy podpowiedzieć pasażerom?**



Po wielu latach pracy nie mam problemów z odpowiednio bliskim podjechaniem do przystanku, ale rzeczywiście profilowany krawężnik poza tym, że zmniejsza zużycie opon bo nie ocierają się one o kant krawężnika, ułatwia bliskie podjechanie. Dla kierowcy wygodniej jest też, gdy przystanek ma długą zatokę. W takiej sytuacji ewentualny błąd przy podjeżdżaniu jesteśmy w stanie skorygować. Przy okazji zaapeluję również do warszawskich kierowców, którzy czasami zatrzymują się w zatokach przystankowych. Nawet, jeśli robią to tylko na chwilę, to powinni podjeżdżać do samego końca zatoki. Jeśli samochód zaparkuje na początku zatoki, to muszę go ominąć, a wtedy kąt podjazdu do krawężnika zupełnie się zmienia i tył autobusu odstaje od krawężnika. W takiej sytuacji dużo trudniej będzie wysiąść osobie poruszającej się o kulach, na wózku inwalidzkim czy rodzicowi prowadzącemu wózek z dzieckiem. Warto, żebyśmy nawzajem pamiętali o swoich potrzebach. ■

Wózka nie powinno się ustawiać bokiem do kierunku jazdy bo przy gwałtownym hamowaniu, wózek może się przewrócić, a dziecko wypaść. Jeśli dziecko siedzi w spacerówce, to koniecznie musimy ustawić je tyłem do kierunku jazdy. Wózek nie powinien stać w przejściu, bo może utrudniać przechodzenie innym osobom, a dziecko wtedy też nie jest w pełni bezpieczne. Pasażer, wstając z miejsca siedzącego może się zachwiać, stracić równowagę i przewrócić na wózek, ustawiony na środku autobusu.

**Rodzice lub opiekunowie z wózkami dziecięcymi proszą o rozłożenie rampy, żeby łatwiej wsiąść do autobusu?**

Przyznam szczerze, że nigdy taka prośba jeszcze mi się nie zdarzyła. Raczej nie ma takiej potrzeby, nowoczesne autobusy, które można spotkać w Warszawskim Transporcie Publicznym, są w całości niskopodłogowe, a jeśli jeszcze wykonamy „przyklęk", to nie ma praktycznie żadnej różnicy poziomów między chodnikiem a pojazdem.

**Od kilku lat w Warszawie montowane są specjalne, profilowane krawężniki, dzięki którym kierowcy mogą pod-jeżdżać bliżej do przystanku.**



# Komunikacja dostępna dla wszystkich

**W Warszawskim Transporcie Publicznym są rozwiązania, które ułatwiają podróżowanie rodzicom z małymi dziećmi, poprawiają wygodę oraz bezpieczeństwo pasażerów.**

W październiku 2017 roku Prezydent m.st. Warszawy Hanna Gronkiewicz-Waltz podpisała dokument „Standardy dostępności dla m.st. Warszawy", który stanowi zbiór wymagań i wytycznych służących planowaniu, projektowaniu, wykonywaniu i utrzymaniu infrastruktury i przestrzeni oraz zamieszczania informacji miejskiej w granicach administracyjnych miasta stołecznego Warszawy.

Zgodnie z polityką władz stolicy przestrzeń publiczna w mieście ma się stać możliwie jak najbardziej dostępna dla wszystkich jej użytkowników, ze szczególnym uwzględnieniem osób o ograniczonej mobilności. Każdego roku w budżecie stolicy na likwidację barier architektonicznych przeznaczane są duże środki finansowe. W 2017 roku było to 2,2 mln złotych – za te pieniądze poprawione zostały krawężniki na kilkudziesięciu skrzyżowaniach ulic Starego i Nowego Rembertowa (m.in. ulice M. Niedziałkowskiego, Gawędziarzy i Republikańska). W Wawrze wygodniej można już przejść m.in. przez ulice Odrodzenia, Bystrzycką i Bajkową, a w Śródmieściu m.in. przez ulice Sapieżyńską i Inflancką.



W tym roku na likwidację barier wydanych zostanie 1,5 mln zł. Do projektu zgłosiło się osiem dzielnic: Praga Południe, Ochota, Mokotów, Śródmieście, Włochy, Wawer, Rembertów i Wesoła, które wytypowały do likwidacji 97 barier.

Standardy dostępności obowiązują również w Warszawskim Transporcie Publicznym. Na chodnikach prowadzących do przystanku komunikacji miejskiej nie można stosować stopni i uskoków. Konieczne zmiany poziomów mają być wprowadzane w postaci łagodnych spadków lub pochylni. Innym rozwiązaniem, które ma wielki wpływ na komfort podróżowania jest wprowadzanie (tam, gdzie to możliwe) krawężników peronowych o zaokrąglonej powierzchni bocznej i wysokości 16 cm. Dzięki temu rozwiązaniu (także zaokrąglenie podstawy, gładka powierzchnia boczna od strony styku z oponą) możliwe staje się prowadzenie opony autobusu wzdłuż jego powierzchni, a co za tym idzie bliższe podjeżdżanie do peronów przystanków.

Takie krawężniki montowane są dzięki wspólnym działaniom Zarządu Dróg Miejskich i Zarządu Transportu Miejskiego.

Można z nich korzystać już w wielu miejscach stolicy, m.in. na przystanku Wawelska

# Wsiądź i poczuj się jak w dawnej Warszawie

**Miłośnicy komunikacji miejskiej mogą poczuć się jak pasażerowie, którzy jeździli po Warszawie kilkadziesiąt lat temu. Na stołeczne ulice w wakacje wyruszyły dwa historyczne modele autobusów: Ikarus 260 oraz Jelcz 043 czyli „ogórek".**


fot. L. Peczyński

Oba zabytkowe pojazdy są własnością Koła Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie i jeżdżą w ramach linii tury-stycznej 100, organizowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego. Kiedyś po warszawskich, mazowieckich i polskich jeździły setki, a nawet tysiące podobnych egzemplarzy. Dziś taki widok to rarytas i warto skorzystać z okazji, bo oba autobusy mają bardzo ciekawą historię.



Węgierskie ikarusy przez wiele lat były znakiem rozpoznawczym warszawskiej komunikacji miejskiej. Pod koniec lat 70. okazało się, że „Berliety", produkowane przez zakłady Jelcza na licencji francuskiej są bardzo nietrwałe i zawodne, i trzeba szukać dla nich alternatywy. W czasach głębokiego PRL i kryzysu gospodarczego liczyło się przede wszystkim, by konstrukcja wożąca warszawiaków nie wymagała ciągłych napraw.

Miejskie Zakłady Komunikacyjne potrzebowały taboru nie tyle wygodnego, co niezawodnego. Już wcześniej, w 1978 roku, w stolicy pojawiły się dłuższe, przegubowe Ikarusy 280, które zastępowały wycofywane powoli z eksploatacji ogórki. Potrzebne były do zapewnienia sprawnej komunikacji w rozrastającej się stolicy (w 1977 roku na terenie Ursynowa zaczęły powstawać pierwsze osiedla, a na filmach z tamtego czasu widać, że na przystankach zatrzymują się przegubowe autobusy, sprowadzane z Węgier).

## Węgier nie do zdarcia

Nie można było jednak oprzeć całej komunikacji na autobusach przegubowych. Potrzeba było również

krótszych pojazdów. W 1979 roku sprowadzono z Katowic na testy do Warszawy pierwszy egzemplarz modelu 260. Testy wypadły na tyle dobrze, że stolica zdecydowała się kupić węgierskie autobusy w wersji krótszej (przegubowce oznaczone były symbolem „280"). Pierwsza partia tych pojazdów dotarła do stolicy w bardzo trudnym i pamiętnym momencie – na ulice Warszawy wyjechały ledwie kilka dni przed wprowadzeniem stanu wojennego w grudniu 1981 roku. Autobusy (30 sztuk) trafiły do nieistniejącej już dziś zajezdni „Chełmska". Kilka dni później dotarła kolejna dostawa, do zajezdni „Inflancka".

Zalety ikarusa (przede wszystkim niezawodność na tle bardzo awaryjnych „Berlietów") tak się spodobały w Warszawie, że do stolicy sprowadzano je masowo. W pewnym momencie okazało się nawet, że jest ich za dużo. Ponieważ nie psuły się tak często jak ich poprzednicy, to do obsługi komunikacyjnej MZK nie potrzebowały ich tak wielu i sprzedawały je do innych miast. Do 1988 roku sprzedano aż 155 krótkich ikarusów, z czego pięć jako fabrycznie nowe pojazdy – bez żadnego przebiegu. Wiele krótkich ikarusów z biegiem lat przerabiano na przegubowce. Przez kolejne lata MZK pozbywały się jelczy i w efekcie od 1987 roku ikarusy 260 i 280 były jedynymi typami autobusów, używanymi w stołecznej komunikacji.



fot. L. Peczyński

Ikarus, którym warszawiacy i turyści mogą się przejechać w ramach linii turystycznej 100 pochodzi z drugiej serii dostarczonych do Warszawy solówek z 1982 roku. Dziesięć lat później w zakładach naprawczych MZK przy Włościańskiej przeszedł kapitalny remont, połączony z wymianą nadwozia.

## Ulubione „ogórki" Polaków

Historia „ogórka", którego latem można zobaczyć na warszawskich ulicach jest o wiele bardziej dramatyczna. Przez wiele lat autobusy produkcji Jelcza (produkowane na licencji czeskiej Skody) były częstym widokiem na polskich drogach. Używano ich w transporcie miejskim, ale także w komunikacji międzymiastowej. Występowały często w filmach, pokazujących realia życia w PRL. Uważni widzowie z pewnością dostrzegli niebieskiego „ogórka", pędzącego mazowieckim drogami w filmie „Nie ma róży bez ognia" czy też ostatnio w „Zimej wojnie" albo czerwony autobus w ruchu ulicznym w doskonałej komedii „Poszukiwany, poszukiwana" (Wojciech Pokora jechał w tej scenie rowerem).

Zapotrzebowanie na ten rodzaj autobusów było tak wielkie, że produkowano jeż przez 27 lat, aż do 1986 roku. Egzemplarz, który jeździ w ramach linii 100, jest jednym z ostatnich wyprodukowanych „ogórków", w chwili włączenia do kolekcji miał zaledwie 16 lat, czyli stosunkowo niewiele jak na zabytek. Przez cały czas eksploatowany był w dawnym województwie chełmskim, najpierw przez rolniczą spółdzielnię, później przez cukrownię, a na koniec w prywatnym przedsiębiorstwie. W 2002 roku na działce pod Otwockiem znalazł go członek KMKM Marcin Żabicki.

Niestety o tym egzemplarzu wiedzieli również złodzieje złomu. Zniknęła kratka chłodnicy, powybi-

jano niemal wszystkie szyby, by wyciągnąć aluminiowe lufty. Tylne koła zostały rozkręcone, zniknął rozrusznik. Duże straty wyrządzono też wewnątrz pojazdu, ktoś ukradł aluminiowe półki i zniszczył wszystkie uchwyty. Trzeba było szybko działać. Szczęśliwie pojazd udało się na miesiąc zaparkować na terenie PKS Otwock.

## Chałupniczy remont

To był jednak dopiero początek problemów. Nie było możliwości naprawiania autobusu w Warszawie, więc trzeba było szukać mechanika, który podjąłby się tego arcytrudnego zadania. Dlatego remont, w czerwcu 2002 r., rozpoczął się w warsztacie Marka Bednarczyka w odległym Drohiczynie. Prace prowadzone były metodami gospodarczymi, dosłownie w trawie - bez kanału, odpowiednich narzędzi i bardzo fachowej siły roboczej – najważniejsze jednak, że posuwały się do przodu.



W ciągu kolejnych kilkunastu miesięcy udało się przeprowadzić remont nadwozia i części mechanicznej. Nadkola były skorodowane, poszycie lewego boku wymagało interwencji ślusarzy, trzeba było sobie poradzić z płytami sufitowymi. Równolegle przeczesywano całą Polskę w poszukiwaniu stojących po wsiach wraków autobusów, z których można było odzyskać kolejne części i detale wykończeniowe. Kupno nowych listew ozdobnych (potrzeba było 60 metrów) przekraczało możliwości finansowe członków KMKM, więc pieczołowicie zajęto się regeneracją starych.

Mimo takich trudności remont udało się zakończyć w ciągu roku i premiera autobusu miała miejsce 22 września 2003 r. na warszawskich Dniach Transportu Publicznego.

Kilka lat eksploatacji (udział w różnych imprezach okolicznościowych i przejazdach promocyjnych)



ujawniło niedociągnięcia remontu na świeżym powietrzu, dlatego w 2006 r. autobus otrzymał nową powłokę lakierniczą, w 2008 nową tapicerkę (na wzór oryginalnej), a w 2009 r. uszczelniony został dach, wnętrze wyposażone w nowe poszycie i kilka drobnych detali.

Na przełomie 2010 i 2011 roku autobus uzyskał nowe oblicze. Zmieniło się całe poszycie boczne oraz dachowe. Co warte podkreślenia, zajęto się także podwoziem i szkieletem pojazdu, które zostały wymienione albo oczyszczone i zakonserwowane. Najbardziej wi-doczną zmianą był nowy odcień niebieskiego lakieru. Wewnątrz "ogórka" zamontowano nowe laminaty i ułożono nową wykładzinę podłogową. Wisienką na torcie są zaś nowe zasłonki „z epoki", które zawisły na oknach.

Na szczęście wszystkie trudności udało się pokonać i dzisiaj „ogórek" cieszy miłośników komunikacji miejskiej i wszystkich, którzy chcą poczuć klimat dawnych podróży.

Tekst: Łukasz Majchrzyk

Opracowano na podstawie:
1) www.kmkm.waw.pl
2) www.transport-publiczny.pl

# WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

| | |
|---|---|
| ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY, organizator WARSZAWSKIEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO | www.wtp.waw.pl |

## AUTOBUSY

| | |
|---|---|
| MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE | www.mza.waw.pl |
| MOBILIS | www.mobilis.pl |
| PKS GRODZISK MAZOWIECKI | www.pksgrodzisk.com.pl |
| ARRIVA | www.arrivabus.pl |
| EUROPA EXPRESS CITY | www.europaexpress.pl |

## TRAMWAJE

| | |
|---|---|
| TRAMWAJE WARSZAWSKIE | www.tw.waw.pl |

## METRO

| | |
|---|---|
| METRO WARSZAWSKIE | www.metro.waw.pl |

## KOLEJ

| | |
|---|---|
| SZYBKA KOLEJ MIEJSKA | www.skm.warszawa.pl |
| KOLEJE MAZOWIECKIE | www.mazowieckie.com.pl |
| WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA | www.wkd.com.pl |

| | |
|---|---|
| URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY | www.um.warszawa.pl |
| BIURO POLITYKI MOBILNOŚCI I TRANSPORTU | www.transport.um.warszawa.pl |
| KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ | www.kmkm.waw.pl |
| HISTORIA KOMUNIKACJI W WARSZAWIE | www.trasbus.com |
| FOTOGALERIA TRANSPORTOWA | www.phototrans.pl |

TRIADA BIEGOWA
ZABIEGAJ O PAMIĘĆ

# 28. BIEG POWSTANIA WARSZAWSKIEGO

STOLICA WOLNOŚCI




Bieg Powstania Warszawskiego jest jednym z najpopularniejszych i największych biegów, organizowanych na terenie Warszawy. Ze swoją niezwykłą, wieczorną oprawą, historyczną trasą, oświetloną zniczami, wpisuje się spektakularnie w formę i tradycję corocznych obchodów wybuchu Powstania Warszawskiego – tak istotnych dla każdego mieszkańca Warszawy.

W tym roku ponownie do wyboru będą dwa dystanse, 5 lub 10 kilometrów. Planowana jest liczba **12 000** uczestników.

**Minutę po północy, 1 lipca '18**, ruszają **zapisy na 28. Bieg Powstania Warszawskiego**. Tradycyjnie zapisać się będzie można na dwa sposoby: drogą elektroniczną na stronie **www.aktywnawarszawa.pl** oraz **osobiście w Biurze Zawodów**.

Podczas 28. Biegu Powstania Warszawskiego przewidziane jest wiele atrakcji zarówno dla uczestników jak i kibiców m.in. spotkanie z kombatantami - uczestnikami Powstania Warszawskiego oraz rekonstrukcje historyczne.

Zapraszamy wszystkich do uczczenia 74 rocznicy wybuchu Powstania Warszawskiego na sportowo!

## BEZPŁATNA
## KOMUNIKACJA MIEJSKA

dla wszystkich z numerem startowym w dniu **28. Biegu Powstania Warszawskiego** (28 lipca)

## NOWA TRASA

## PAKIETY STARTOWE:
**WYSYŁKA KURIEREM / ODBIÓR OSOBISTY**

www.aktywnawarszawa.pl AKTYWNAWARSZAWA


A282

zakochaj się
w Warszawie